



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.41.2024

Warszawa, 17 sierpnia 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 3095 Posła na Sejm RP, Pana Daniela Milewskiego, w sprawie taboru pasażerskiego transportu drogowego i kolejowego, przekazuję odpowiedź na zadane pytania.

- 1. Jakie konkretnie działania podejmuje rząd w celu poprawy stanu taboru pasażerskiego w transporcie drogowym i kolejowym?**
- 3. W jaki sposób rząd wspiera przewoźników kolejowych w utrzymaniu i rozbudowie taboru pasażerskiego?**

W kwestii transportu drogowego, w ramach Krajowego Planu Odbudowy Ministerstwo Infrastruktury wraz z Centrum Unijnych Projektów Transportowych realizuje inwestycję E1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport publiczny (autobusy). Inwestycja skupia się na dofinansowaniu zakupu taboru autobusowego dla organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego na poziomie pozamiejskim. Wsparcie mogą uzyskać przedsięwzięcia dotyczące zakupu zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego taboru autobusowego (zasilanego paliwami alternatywnymi – CNG, LPG, LNG), wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania/tankowania (jeśli dotyczy), w tym taboru zasilanego olejem napędowym (diesel, norma nie niższa niż EURO VI) oraz hybrydy HEV/MHEV, hybrydy plug-in (PHEV) dla obsługi nowoutworzonych pozamiejskich linii autobusowych lub wymiany taboru autobusowego na dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją (ze względu na przestarzały tabor i/lub deficytowość linii).

W dniu 14 marca 2024 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych rozstrzygnęło I nabór na dofinansowanie zakupu 207 niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów dla 26 jednostek samorządu terytorialnego i ich związków, aktualnie trwa proces zawierania umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem. W celu realizacji kamienia milowego zapisanego w Krajowym Planie Odbudowy, tj. zakupu 579 pojazdów, niezbędne było ogłoszenie II naboru i kontynuowanie wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego. W ramach II naboru do dyspozycji operatorów i samorządowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego dostępne jest 1 403,5 mln zł na pozyskanie 372 autobusów, w tym maksymalnie 187 pojazdów niskoemisyjnych, przy czym każdy wnioskodawca mógł ubiegać się o dofinansowanie zakupu nie więcej niż 15 takich pojazdów. Aktualnie trwa analiza złożonych wniosków o objęcie przedsięwzięć wsparciem.

W zakresie transportu kolejowego, oprócz kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), dotacji UE i kredytów inwestycyjnych głównym źródłem finansowania zakupów taboru kolejowego przez przewoźników kolejowych są środki własne. W ramach środków własnych na szczególną uwagę zasługują środki pozyskane przez przewoźników kolejowych w ramach tzw. rozsądnego zysku, który jest wypłacany obowiązkowo na podstawie zawartej umowy o świadczenie usług publicznych.

Umowa o świadczenie usług publicznych jest zawierana przez organizatora publicznego transportu zbiorowego z operatorem na zasadach określonych w rozporządzeniu unijnym nr 1370/2007/WE. W przypadku wojewódzkich (regionalnych) przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, organizatorem jest marszałek danego województwa (art. 7 ust. 4 pkt 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹). Zatem marszałek odpowiada za organizację, funkcjonowanie i finansowanie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Natomiast w przypadku międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich ustawowym organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu, który w dniu 31 grudnia 2020 r. podpisał z PKP Intercity S.A. umowę o świadczenie usług publicznych na 10 lat.

Na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych wypłacana jest przez organizatora, którym jest organ administracji publicznej, rekompensata, która stanowi różnicę pomiędzy kosztami poniesionymi w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych (np. koszty taboru, koszty sprzedaży) a przychodem ze sprzedaży biletów/innym przychodem wygenerowanych podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Ponadto, rekompensata jest powiększana przez tzw. rozsądny zysk (stopa zwrotu z kapitału), który jest ważnym źródłem finansowania przez przewoźnika kolejowego inwestycji taborowych oraz umożliwia obsługę długu i daje możliwość/gwarancję zaciągnięcia nowych kredytów.

Zatem tzw. rozsądny zysk daje przewoźnikowi możliwości w zakresie planowania i realizacji inwestycji taborowych w celu poprawy jakości świadczonych usług użyteczności publicznych. Duże znaczenie ma również okres, na który zawarta zostaje umowa o świadczenie usług publicznych, ponieważ dłuższy termin obowiązywania umowy umożliwia zaciągnięcie długoterminowych zobowiązań kredytowych, co w przypadku inwestycji w tabor jest bardzo istotne. Dodatkowo środki z tzw. rozsądnego zysku mogą stanowić wkład własny przewoźnika w przypadku ubiegania się o dofinansowanie unijne na zakup taboru do przewozów regionalnych i krajowych.

Ponadto, źródłem finansowania ze środków budżetu państwa inwestycji w tabor kolejowy jest Fundusz Kolejowy. Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym² środki Funduszu Kolejowego (FK) mogą być przeznaczane na finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

¹ Dz. U. z 2023 r. poz. 2778.

² Dz. U. z 2023 r. poz. 21, 1720, z 2024 r. poz. 123.

Marszałek województwa decyduje, jaką kwotę z otrzymanych środków z FK zaplanuje na wydatki na zakup, modernizację lub naprawy pojazdów kolejowych.

Środki Funduszu Kolejowego są przekazywane marszałkom na inwestycje w tabor kolejowy od 2009 r. Corocznie każde województwo może otrzymać wsparcie finansowe w tej samej wysokości, ale od 2023 roku wprowadzono kryteria przekazywania środków Funduszu Kolejowego dla województw, których celem jest zachęcenie organizatorów wojewódzkich przewozów kolejowych do likwidacji wykluczenia komunikacyjnego na terenie województwa (kryterium „wykluczenie komunikacyjne”) i na liniach stykowych między województwami poprzez wydłużanie połączeń regionalnych do co najmniej 30 km w województwie sąsiednim na tych liniach, gdzie takie wydłużenie jest możliwe (kryterium „połączenia stykowe”). Do rozdysponowania jest kwota 110 000 000,00 zł rocznie, co oznacza, że każde województwo może otrzymać wsparcie w wysokości 6 875 000,00 zł, z czego kwota gwarantowana to 2 750 000,00 zł, a pozostałe wsparcie jest uzależnione od spełnienia kryteriów.

Należy również podkreślić, że wsparciem dla przewoźników kolejowych w zakresie inwestycji w tabor kolejowy są również środki z Funduszy Europejskich oraz Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).

2. Jakie są główne przyczyny wzrostu liczby wagonów pasażerskich i zespołów trakcyjnych na polskiej sieci kolejowej w 2021 roku?

Główną przyczyną wzrostu liczby taboru pasażerskiego są działania podejmowane w ramach realizacji strategii taborowych poszczególnych przewoźników, jak i programy i projekty inwestycyjne skutkujące zakupem nowego taboru.

4. Czy istnieją plany dalszej modernizacji taboru pasażerskiego w przyszłości? Jeśli tak, to jakie są główne założenia tych planów?

W zakresie PKP Intercity, tj. operatora, z którym Ministerstwo Infrastruktury posiada podpisaną umowę w zakresie realizacji publicznego transportu zbiorowego w międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich realizowana jest aktualnie strategia rozwoju, która zawiera w sobie, między innymi, szeroko zakrojone inwestycje w tabor w zakresie jego unowocześnienia (w tym także dostosowania do wymagań TSI PRM), zwiększenia komfortu podróży oraz dostosowania go do eksploatacji na liniach wysokich prędkości.

5. Jakie są główne oczekiwane korzyści dla społeczeństwa z poprawy stanu taboru pasażerskiego w transporcie drogowym i kolejowym?

Realizowane przez przewoźników i organizatorów przewozów programy wymiany taboru kolejowego sprawiają, że stan taboru systematycznie się poprawia. Inwestycje w nowoczesny tabor poszerzają możliwości utworzenia atrakcyjnej oferty przewozowej oraz promocji podróży koleją, tym samym przyczyniając się do zwiększenia zrównoważonego rozwoju transportu. Poprawa stanu taboru pasażerskiego wpływa nie tylko na komfort, ale też na bezpieczeństwo pasażerów.

6. Jakie są główne wskaźniki oceny efektywności działań podejmowanych w celu poprawy stanu taboru pasażerskiego?

Głównymi wskaźnikami oceny efektywności działań podejmowanych w celu poprawy stanu taboru pasażerskiego jest przykładowo liczba zakupionego oraz zmodernizowanego taboru, liczba taboru przystosowanego do przewozu osób z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się, czy też liczba taboru dostosowanego do przewozu rowerów.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.